

Plan van Aanpak NOVI transitie Rotterdamse haven

Versie 15 maart 2021 t.b.v. IO NOVI 23 maart 2021

1. Inleiding

Het NOVI-gebied Rotterdam (transitie van de Rotterdamse haven) is in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) benoemd tot een van de acht voorlopige NOVI-gebieden. Dit zijn gebieden waarin het Rijk samen met de regio wil werken aan grote integrale opgaven/transities die van nationaal belang zijn, waar samenwerking tussen Rijk en regio noodzakelijk is en waar verder denken dan bestaande kaders noodzakelijk is en een toegevoegde waarde oplevert ten opzichte van de huidige inzet van partijen. De Rotterdamse haven is als voorlopig NOVI-gebied aangewezen door de drie opgaven die dit gebied en de regio heeft om (i) een economische transitie naar een niet-fossiele, duurzame, circulaire haven met behoud van de internationale concurrentiepositie te realiseren, (ii) de sociale transitie die daarvoor nodig is, en (iii) de ontwikkeling van de leefomgeving tot een attractieve regio. Deze opgaven zijn in de herijkte Havenvisie 2030 nader beschreven. De Havenvisie geeft de ambitie aan voor de toekomst van de Rotterdamse haven en fungeert als kompas: de ambities staan als een stip op de horizon, ook als de omstandigheden veranderen. De herijkte Havenvisie is tot stand gekomen in samenwerking tussen Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Rotterdam, het Rijk (ministeries van EZK, I&W en BZK), Deltalinqs en Provincie Zuid-Holland. Bij de Havenvisie hoort een samenwerkingsagenda die de verdere verankering borgt. Hierin komen de prioriteiten, de richtinggevende uitspraken en kaders van de Havenvisie samen. De voortgang van de realisatie van de Havenvisie wordt regulier door deze partijen besproken en jaarlijks middels een voortgangsrapportage in beeld gebracht. Met de partners in de regio vindt in het kader van de duurzame dialoog regulier overleg over de realisatie van de Havenvisie en mogelijkheden voor onderlinge versterking plaats.

Voor de verankering van de Havenvisie wordt ook de verbinding gemaakt met de NOVI. Geconcludeerd is namelijk dat er gelet op de eerder beschreven opgaven drie urgente concrete issues op het gebied van de fysieke leefomgeving spelen in de haven en directe omgeving. Dit zijn: (i) het oplossen van de uitdagingen die het gebruik van de nieuwe grond- en brandstoffen en technieken als gevolg van de energietransitie met zich meebrengen op het gebied van externe veiligheid en de benodigde fysieke ruimte, ook in relatie tot het achterland van de haven, (ii) het realiseren van voldoende stikstofdepositieruimte voor de transitie van de haven met behoud van een robuuste natuur in de omgeving, en (iii) het op langere termijn vinden van de nieuwe balans tussen beschermen en benutten, door het afwegen van geluidruimte voor de transitie van de haven, de realisatie van de woningbouwopgave en een goede leefomgevingskwaliteit in de omgeving.

Dit Plan van Aanpak maakt duidelijk wat de verwachte meerwaarde is van aanwijzing tot NOVI-gebied, geeft een nadere toelichting van de issues/projecten die daarbij centraal staan en beschrijft welke aanpak en samenwerking van stakeholders van belang is om deze meerwaarde te realiseren.

2. Ambitie / Doel

Als de grootste haven van Europa, voor een groot deel gericht op de overslag en verwerking van fossiele brandstoffen, moet het Rotterdams havencomplex invulling geven aan de energietransitie en moet de industrie steeds meer circulair produceren. Landelijke doelstellingen zijn: een geheel circulaire economie in 2050 en een reductie van broeikasgasemissies van 95% in 2050, met als tussendoel 49% in 2030. Om de gewenste transitie te kunnen realiseren, heeft de haven voldoende geluid- en stikstofdepositieruimte nodig.

De Rotterdamse haven heeft qua ligging, concurrentiekracht, aanwezige bedrijven en instellingen en infrastructuur het potentieel zich te ontwikkelen tot het meest duurzame haven- en industriecomplexter wereld. Het is daarbij belangrijk dat 'de Rotterdamse haven' internationaal concurrerend blijft en de werkgelegenheid voor (direct en indirect) bijna 400.000 mensen in stand wordt gehouden. Tegelijk hebben Rotterdam en de gemeenten in de regio een grote woningbouwopgave en opgaven om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, in de stad en omgeving, te verbeteren. Ook voor deze opgaven is voldoende geluid- en stikstofdepositieruimte nodig.

Middels een integrale, gebiedsgerichte aanpak van de opgaven en door samenwerking tussen gemeente, Havenbedrijf, provincie, Rijk en bedrijfsleven willen we versnelling in de oplossing van de genoemde drie concrete urgente issues bereiken.

3. Opgaven

In de Havenvisie 2030 is een groot aantal opgaven, mogelijkheden en knelpunten benoemd om de ontwikkeling en transformatie van het haven en industriegebied Rotterdam te realiseren met behoud van het concurrentievermogen. Voor verschillende opgaven is duidelijk dat er een directe samenhang bestaat en dat zonder afstemming fricties kunnen ontstaan bij ontwikkeling van die opgaven. Tegelijk is naar verwachting synergie mogelijk tussen opgaven wanneer voor een integrale aanpak van deze opgaven wordt gekozen. In dit plan van aanpak staan drie concrete projecten centraal die voor het Rotterdams havengebied belangrijk, urgent en complex zijn en een integrale aanpak van regio en Rijk vergen. Het aanpakken van deze punten kan bijdragen aan de realisatie lange termijn gebiedsopgaven, te weten de economische transitie, sociale transitie en ontwikkeling van de leefomgeving. De geselecteerde projecten zijn niet uitputtend, maar zijn gekozen met het doel om deze NOVI-gebiedsaanpak zo concreet en effectief mogelijk te maken, in aansluiting op de inzet op andere tafels en door individuele organisaties zoals het havenbedrijf Rotterdam.

Project 1: grondstof- en energietransitie

Het Rotterdamse haven- en industriecomplex staat, gelet op de internationale, nationale en lokale klimaatambities, voor een grote verduurzamingsopgave. Centraal staat de inrichting van een efficiënt energie- en grondstoffensysteem, zodat bestaande activiteiten toekomst hebben en tegelijkertijd nieuwe bedrijvigheid zich vestigt. Deze én-én-strategie is nodig omdat zonder de kracht en investeringscapaciteit van het bestaande haven- en industriecomplex het vernieuwen en aantrekken van forse investeringen in nieuwe activiteiten onhaalbaar is. Het bestaande cluster blijft daardoor concurrerend, behoudt zijn maatschappelijke waarde en wordt toekomstbestendig. Als havenontwikkelaar maakt Havenbedrijf Rotterdam gebruik van scenario's voor invulling van de ruimtelijke effecten van energietransitie, waarbij de verschillende ontwikkelingen in vraag en aanbod van energie in de transitiefase worden meegewogen. De Rotterdamse haven heeft veel assets om een succesvolle transitie te realiseren: de aanwezige bedrijven, de beschikbare infrastructuur, de nabijheid van de Noordzee voor opslag van CO₂ en productie van groene stroom en hoogwaardige kennis en kunde bij kennisinstellingen in de regio en bij het Rotterdams Havenbedrijf. Sommige uitdagingen zijn reeds in de herijkte Havenvisie verwoord, maar veel nieuwe vraagstukken dienen zich aan.

Het belangrijkste kader voor de uitvoering van het transitie van de Rotterdamse haven is op dit moment het Nationale Klimaatakkoord. Voor de industrie krijgt het Klimaatakkoord, aangevuld met het Rotterdams klimaatakkoord, zijn vertaling in nationale instrumenten, zoals CO₂-beprijzing, innovatiestimulering, en infrastructuurontwikkeling. Uitwerking vindt plaats in clusterplannen en koplopersprogramma's voor elk van de Nederlandse industrieclusters, waaronder het cluster Rotterdam-Moerdijk. Het plan 'In drie stappen naar een duurzaam industriecluster Rotterdam-Moerdijk' is daarbij richtinggevend. Veel transitieopgaven zijn

goed belegd op nationaal, regionaal of lokaal niveau. In onderstaande figuur zijn de projecten weergegeven die momenteel lopen en/of in voorbereiding zijn.



Figuur 1: Lopende projecten energietransitie Rotterdamse haven- en industrie-complex

In aanvulling op deze lopende trajecten doen zich nog andere relevante uitdagingen voor met betrekking tot de fysieke leefomgeving, waarvoor de NOVI-gebiedsaanpak zeer bruikbaar kan zijn door de praktische vertaalslag en het in beeld brengen van de consequenties bij implementatie van nieuwe wet- en regelgeving respectievelijk de grondstof- en energietransitie op bestaand beleid. Ruimte voor ontwikkeling is een kritische, maar tegelijkertijd schaarse succesfactor gezien de vele ontwikkelingen die in het gebied plaats vinden, zowel bovengronds als ondergronds. Zeker stellen van voldoende ruimte voor de transitie van het haven- en industrie-complex vormt de komende jaren een grote uitdaging. Tijdens de transitie is er parallel ruimte nodig voor zowel de verdere groei en vernieuwing van bestaande activiteiten als de ontwikkeling van nieuwe activiteiten. Enerzijds vereist dit een verdergaande clustering van bestaande en nieuwe bedrijven om de fysieke ruimte, voorzieningen, (rest)stromen en milieugebruiksruimte intensiever en zo efficiënt mogelijk te benutten. Anderzijds zijn de milieukarakteristieken van deze nieuwe activiteiten en daarmee de benodigde gebruiksruimte voor de diverse milieucomponenten - bijvoorbeeld als gevolg van de toepassing van nu nog onbekende technologieën – pas in de loop van de tijd duidelijk. Gelet op de onzekerheden en dynamiek is voorzichtigheid en maatwerk voor het vinden van de juiste balans nodig, waarin ook de beleving meeweegt. De ontwikkeling en toepassing van nieuwe instrumenten voor de verdeling van de milieugebruiksruimte helpt hierbij. Het is in NOVI-verband van belang om afstemming te zoeken met andere ruimtelijke belangen binnen de fysieke leefomgeving, zoals de woningbouwopgave in Zuid-Holland.

Het gebruik van de nieuwe grond- en brandstoffen en technieken als gevolg van de energietransitie brengt op dit moment al uitdagingen met zich mee op het gebied van externe veiligheid en de benodigde fysieke ruimte, ook in relatie tot het achterland van de haven. De Regiegroep Havenvisie heeft in dit verband het risicobeleid van de energietransitie en het concretiseren van daarmee samenhangende ruimtelijke implicaties als eerste prioriteit voor het NOVI-gebied aangemerkt.

Risicobeleid van de energietransitie

De ontwikkeling van de grondstof- en energietransitie verloopt snel en brengt vraagstukken op waar bestaande beleidskaders op het gebied van omgevingsveiligheid niet voor ontworpen zijn. Ook bevat de Omgevingswet nieuwe kaders in de vorm van aandachtsgebieden om het groepsrisico te beheersen.

In de haven is een veelheid van functies en bedrijvigheid verenigd. Dit betekent ook dat functies naast elkaar worden geplaatst die normaliter niet (goed) met elkaar verenigbaar zijn; kwetsbare functies liggen nabij risicobedrijven. Dit is in de huidige situatie opgelost door het instellen van een veiligheidscontour – deze stelt grenzen aan de risico's voor de omgeving – en stelt binnen deze contour extra eisen aan gebouwen ter bescherming van werknemers. Met de Omgevingswet verandert deze situatie door de introductie van zgn, *aandachtsgebieden*. Deze aandachtsgebieden betekenen dat in een groot gebied in de omgeving rekening moet worden gehouden met effecten van incidenten. Dit gebied beslaat meerdere gemeenten, waarbij het beleid van deze gemeenten van invloed kan zijn op de (on)mogelijkheden voor (de transitie van) bedrijven in het NOVI-gebied. De omvang van deze aandachtsgebieden, zowel binnen als buiten het NOVI-gebied, bij realisatie van de energietransitie is nog niet bekend. Bevoegde gezagen werken nog aan het opstellen van beleid voor het omgaan met aandachtsgebieden voor de bestaande bedrijven. Ook de toekomstige situatie moet nog nader worden onderzocht.

Praktijkvoorbeeld: Ammoniak als scheepsbrandstof

Bij de introductie van LNG als scheepsbrandstof werd LNG als zeer gevaarlijk bestempeld, bunkeren van LNG zou op veel locaties niet mogelijk zijn. HbR heeft destijds het initiatief genomen om regelgeving te ontwikkelen voor het bunkeren van LNG. Nu – na een periode van pionieren – zijn er vergunningen voor LNG leveranties en een LNG bunkerkaart die aangeeft waar LNG geleverd kan worden. Zelfs het bunkeren van een cruiseschip, midden in de stad Rotterdam, is nu mogelijk. Inmiddels is de Rotterdamse werkwijze door veel havens geadopteerd.

Voor de energietransitie is ook het vergroenen van de scheepvaart van groot belang. Als alternatieve brandstof wordt onder andere ammoniak onderzocht¹. Dat betekent dat er de behoefte ontstaat om in havens op veel locaties ammoniak te leveren aan zeeschepen. Hoe dat precies zal gaan, is nog niet bekend. De regelgeving hiervoor is nog niet ontwikkeld, we weten nog niet of het verenigbaar is met de activiteiten van de bedrijven in de haven en het is nog onbekend of er voldoende milieuruimte voor is. De ontwikkelingen gaan echter razendsnel. Voor ammoniak breekt nu ook de periode van pionieren en ontwikkeling aan. De NOVI aanpak kan dat faciliteren.

Zowel de bestaande als de nieuwe kaders kennen weinig flexibiliteit voor nieuwe, relatief onbekende activiteiten met gevaarlijke stoffen en nieuwe technieken inclusief straling. Bij energietransitie gaat het ook om de voorwaarden waaronder een activiteit toelaatbaar is, die kunnen leiden tot een ongewenste en wellicht onredelijke vertraging van het transitieproces. Het Ministerie van EZK heeft in concept diverse uitgangspunten voor het risicobeleid geformuleerd (zie 'Besprekstuk uitgangspunten risicobeleid energietransitie' d.d. 2 juni 2020) waarmee zij samen met partijen aan de slag wil gaan.

Veiligheid in, om en van/naar het NOVI-gebied is een gezamenlijk belang. Dat vraagt om afstemming (qua planning en inhoud) en/of ontwikkeling van een aantal initiatieven. Aan onderstaande initiatieven wordt in ieder geval gedacht:

- ontwikkeling van beleid voor ruimtelijke ordening binnen aandachtsgebieden (door Provincie Zuid-Holland, DCMR, VRR, HbR en gemeente Rotterdam);
- ontwikkeling van beleid voor toekomstige bedrijvigheid, toekomstige transportstromen en bijbehorende verbindingen (zoals TEN-T en Betuweroute), en nieuwe energiedragers (nog niet gestart);

¹ Ammoniak is een van de opties in het [Zero Carbon Shipping](#) initiatief van Maersk Mc-Kinney Møller

- inventarisatie van de beleidsontwikkeling bij gemeenten rondom het NOVI-gebied (nog niet bekend);
- inventarisatie van mogelijke mitigerende maatregelen (nog niet bekend);
- doorontwikkeling van beleid voor maatregelen binnen het NOVI-gebied (gemeente Rotterdam in samenwerking met VRR en HbR);
- opstellen van beleid voor nieuwe bedrijvigheid waarvoor de regelgeving niet geschreven is (als onderdeel van het risicobeidsproject van EZK);
- optioneel: meer samenhang creëren tussen beleid en uitvoering voor verschillende veiligheidsdomeinen, zoals arbeidsveiligheid, waterveiligheid, omgevingsveiligheid.

Actiepunten:

- Gezamenlijk uitwerken van benodigd risicobeleid (incl. de vertaalslag naar aandachtsgebieden) ter stimulering en ondersteuning van de energietransitie, gericht op uitvoerbaarheid en implementatie in en rond de haven.
- Opstellen projectplan voor de aanpak van het benodigde risicobeleid en de eerdergenoemde coördinatie, afstemming en/of ontwikkeling van initiatieven.
- Uitvoeren werkzaamheden en bespreken mogelijke oplossingsrichtingen bij eventuele knelpunten en wie welke rol en verantwoordelijkheden heeft t.a.v. het treffen van maatregelen incl. financiële consequenties.
- Gezamenlijke besluitvorming t.a.v. oplossingsrichtingen.

Overige aandachtspunten bij de grondstof- en energietransitie:

Binnen de scope van het NOVI-gebied spelen ook een aantal vraagstukken die op dit moment niet direct een eigenstandige actie behoeven om dat ze elders belegd zijn, maar die wel zodanig belangrijk zijn voor de transitieopgave van de haven dat actieve monitoring van de voortgang op deze dossiers gewenst is. Op basis hiervan kan op enig moment, al dan niet daartoe aangezet door de Regiegroep Havenvisie, besloten worden tot aanvullende acties en aanpassing van het Plan van Aanpak op deze punten.

- Aanleg van noodzakelijk infrastructuur naar de Rotterdamse haven.
De beoogde energietransitie van het haven- en industriegebied mag niet geblokkeerd worden door het ontbreken van de noodzakelijke infrastructuur naar het achterland en/of andere industrieclusters in Nederland. Een concreet voorbeeld van een ontwikkeling die snel verloopt, is de ontwikkeling van groene waterstof. Waterstof is een belangrijke schakel in de decarbonisatie van de havenindustrie in Rotterdam en de industriële clusters van Chemelot en Noordrijn-Westfalen. Waterstof zal een grote vlucht nemen als energiedrager en als grondstof. Met partner Gasunie gaat HbR een hoofdtransportleiding voor waterstof door de haven aanleggen die in 2023/2024 in bedrijf komt. Deze hoofdtransportleiding (backbone) voorziet bedrijven van waterstof die o.a. op conversieparken in de haven wordt geproduceerd. De backbone komt ook in verbinding te staan met de nationale infrastructuur van Gasunie door Nederland en met een buisleidingenbundel richting de eerdergenoemde industriegebieden in het achterland. Naast waterstof is ook ammoniak in beeld als mogelijkheid om waterstof te importeren. De ammoniak kan in de haven worden omgezet naar waterstof, maar wordt ook als ammoniak verder vervoerd. Voor de buisleidingenbundel zal daar om ook rekening worden gehouden met een ammoniakleiding. Tevens biedt aansluiting op het Porthos systeem de landinwaarts gelegen industrie een mogelijkheid om middels CCS bij te dragen aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Mogelijk kan zo'n CO₂-leiding op termijn benut worden als een extra leiding voor waterstof. Op korte termijn (2023-2025) is er ook een dringende behoefte aan een LPG-leiding naar industriecomplex Chemelot. Transport daarvan per spoor via de overbelaste Brabantroute, dwars door de Brabantse steden is problematisch. Momenteel wordt onderzocht of het haalbaar is meteen ook pijpleidingen voor andere producten aan te leggen.

Snelle aanleg van een leiding voor met name waterstof geeft een enorm *first mover advantage*. Het geeft het Rotterdamse haven- en industriecomplex een voorsprong op andere havens in het ontwikkelen van importterminals voor waterstof, productie, gebruik en handel. Dit is een strategische keuze met in potentie grote implicaties voor het bestendigen van de positie van Nederland c.q. Rotterdam als energiehub voor Noordwest-Europa, inclusief alle bijbehorende toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

De Omgevingswet geeft gemeenten in de omgeving en het achterland van Rotterdam echter de mogelijkheid voor een eigen integrale afweging van ruimtelijke ontwikkelingen. Hierdoor kan fysieke ruimte en/of risicoruimte die nu middels de Structuurvisie Buisleidingen gereserveerd is voor buisleiding-infrastructuur lokaal ingevuld worden met woningbouw. Dergelijke ontwikkelingen blokkeren de energietransitie en hub-functie van de Rotterdamse haven voor deze nieuwe, duurzame goederenstromen. De haalbaarheidsstudie naar een waterstofleiding wordt naar verwachting begin 2021 afgerond. Mede op basis van de Trilaterale chemiestrategie, de plannen voor een nationaal waterstofnetwerk en het Programma Infrastructuur Duurzame Industrie zal vervolgens een besluit moeten worden genomen. Het is van belang dat het NOVI-gebied dit proces actief volgt en waar nodig stimuleert.

- Chemische recycling

In het haven- en industriegebied doet zich een aantal kansen voor om chemische recycling van de grond te krijgen. Chemische recycling is een aanvulling op mechanische recycling, de conventionele manier van het recyclen van kunststoffen. Bij chemische recycling worden chemische reacties gebruikt om de kunststof-afvalstromen af te breken tot de oorspronkelijke bouwstenen waaruit de kunststoffen bestaan (polymeren, monomeren, atomen). Met deze bouwstenen kunnen nieuwe kunststoffen worden gemaakt, maar ook andere producten zoals chemicaliën of brandstoffen. Chemische recycling draagt bij aan de realisatie van de kabinetsvisie op verduurzaming van de basisindustrie richting 2050, het Rijksbrede programma 'Nederland Circulair in 2050' en het Klimaatakkoord. Om een bijdrage te leveren aan de Nederlandse klimaat- en grondstofdoelen, is een nadrukkelijke koppeling tussen het circulaire economie- en afvalbeleid en het industrie- en klimaatbeleid van belang. De recente Roadmap Chemische Recycling zet de benodigde ontwikkelingen en beleidsprioriteiten voor de komende jaren uiteen. Diverse beleidsdossiers leiden echter tot onzekerheden en belemmeren investeringen in nieuwe chemische recycling initiatieven. De belangrijkste en meest urgente actiepunten zijn hieronder samengevat:

- De implementatie van EU regelgeving. Europese afvalhiërarchie stuurt op hoogwaardig hergebruik van afval en plaatst recycling boven energierugwinning. In het kader van de herziening van het LAP3 overweegt Nederland een aanvullende hiërarchie te introduceren binnen de recyclingstap. Om de chemische recycling markt voor Nederland te kunnen behouden, is technologie neutraal beleid en het schrappen van de Nederlandse sub-hiërarchie binnen de recyclingtrede van de Europese afvalhiërarchie en de 100% recycling eis voor recyclinginstallaties van belang.
- Subsidieverlening. Recent is voorgesteld om de SDE++ regeling te verruimen zodat ook grondstofmaatregelen die CO₂-emissies reduceren in aanmerking komen. Het Rijk zou chemische recycling initiatieven stimuleren als deze initiatieven gebruik kunnen maken van deze regeling.
- Belemmeringen in afvalwetgeving. De afvalwetgeving beoogt hergebruik van reststromen te stimuleren, maar leidt in de praktijk tot extra verplichtingen op het gebied van inzameling, sortering, opslag, verwerking en transport. Afvalstoffen kunnen de status van product krijgen, maar dit moet per afvalstof, bedrijf en toepassing worden beoordeeld. Niet duidelijk is wanneer de (tussen)producten van chemische recycling processen hun afvalstatus kwijtraken. Een gecoördineerde aanpak is nodig waarbij de productstatus voor vergelijkbare afvalstoffen en vergelijkbare chemische recycling processen versneld kan worden verkregen. Ook zou deze

productstatus vroeg in de keten afgegeven kunnen worden, na het sorteerproces, als duidelijk is dat feedstocks veilig en zeker kunnen worden verwerkt.

- Inrichting afvalfonds. De inzameling en recycling van het kunststofafval van Nederlandse huishoudens wordt deels gefinancierd via het Afvalfonds Verpakkingen dat wordt gevuld door de verpakkende industrie. De vergoeding geldt voor mechanische recycling, maar nog niet voor chemische recycling. Om te kunnen investeren in nieuwe chemische recycling fabrieken ontvangen afvalbedrijven en chemiebedrijven graag garanties dat deze vergoeding ook voor chemische recycling zal gelden, zodat ze tot een sluitende businesscase kunnen komen.

Project 2: Facetplan stikstof

Sinds de uitspraak van de Raad van State in mei 2019 zit de vergunningverlening voor de haven- en industriële bedrijven grotendeels op slot. Hierdoor worden de activiteiten in het Rotterdamse haven- en industriegebied, opnieuw geconfronteerd met onzekerheid omtrent de vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming. Deze onzekerheid is de aanleiding om nader te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om een 'koepel stikstof' voor het haven- en industriegebied te ontwikkelen en te verankeren in een facetbestemmingsplan incl. de doorwerking naar de vergunningverlening van activiteiten in het kader van de Wet natuurbescherming (en straks de Omgevingswet). Het koepelconcept steunt op de gedachte dat het tot op zekere hoogte mogelijk zou moeten zijn om de toelating van activiteiten voor wat betreft hun effecten op de omgeving bij plan toe te staan in plaats van met afzonderlijke vergunningen, zodat daarover na de planvaststelling geen onzekerheid meer bestaat (qua toelaatbaarheid, voor wat betreft de onderzochte aspecten). Hierbij willen we starten met het gebied Maasvlakte 2. Bij voldoende resultaat kunnen de mogelijkheden van een facetplan Stikstof ook voor de rest van het havengebied worden onderzocht.

De vaststelling van een dergelijk plan is de verantwoordelijkheid van de gemeente Rotterdam. Het Rijk is samen met de provincie verantwoordelijk voor de instandhouding van de Natura 2000-gebieden, waarbij de provincie specifiek verantwoordelijk is voor de zogenaamde gebiedsgerichte aanpak van deze gebieden. Om het facetplan stikstof te ontwikkelen en de provinciale en landelijke inpassing te borgen, is een goede samenwerking tussen gemeente Rotterdam, PZH, ODH/DCMR, Rijk² (EZK, I&W), HbR en het havenbedrijfsleven, vertegenwoordigd door Deltalinqs, van belang. Daarnaast zullen ook andere relevante omgevingspartijen op een constructieve wijze meegenomen moeten worden in het proces.

In het (concept)projectplan Facetplan stikstof zijn de specifieke werkzaamheden nader omschreven.

Actiepunten:

- Organiseren commitment van alle benodigde partijen: gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Rijk (I&W, EZK), DCMR/ODH, Deltalinqs, HbR en vertegenwoordigers van natuur- en milieuorganisaties
- Opstellen projectplan Facetplan stikstof (FPS), startend met Maasvlakte 2
- Uitvoeren van benodigd onderzoek t.b.v. het FPS
- Bespreken mogelijke oplossingsrichtingen bij geconstateerde knelpunten en wie welke rol en verantwoordelijkheden heeft t.a.v. het treffen van maatregelen incl. financiële consequenties
- Gezamenlijke besluitvorming t.a.v. oplossingsrichtingen
- Gezamenlijk definiëren mogelijkheden voor uitrol aanpak naar de rest van de Rotterdamse haven

² DG Stikstof (LNV) heeft aangegeven – om conflicten met hun systeemverantwoordelijkheid te voorkomen – niet deel te nemen aan de Regiegroep, het directieoverleg en de projectgroep. Zij zijn wel bereid om middels werksessies kennis te delen en mee te denken bij het oplossen van eventuele knelpunten.

Project 3: Geluidproductieplafonds haven- en industriegebied i.r.t. woningbouwopgave regio

De Rotterdamse haven bestaat uit gezoneerde industrieterreinen, die elk een eigen geluidzone kennen en het geluid van met name de activiteiten op het land regelen (zie onderstaande figuur). Momenteel is in convenanten de samenwerking tussen partijen bij ruimtelijke ontwikkelingen in de haven en woningbouw in de omgeving geborgd. Het geluid van afgemeerde schepen (het zogenaamde 'nestgeluid') is niet meegenomen als industrielawaai in de geluidzone, de vergunningen van de bedrijven en – uitzonderingen daargelaten – ook niet in de gevelisolatie van woningen. De beoordeling van de geluidbelasting op gevels van woningen vindt per gezoneerd industrieterrein plaats. De beoordeling van het cumulatieve geluid (het geluid afkomstig van de industrie, wegen, spoor, etc.) betreft in de huidige situatie een bestuurlijke afweging. Er vindt momenteel geen normatieve toets aan het gecumuleerde geluid plaats.



Figuur 2: Huidige geluidzones gezoneerde industrieterreinen Rotterdamse haven

In de Omgevingswet zijn nieuwe kaders opgenomen op het gebied van industrielawaai. Zo wordt de geluidzone per gezoneerd industriegebied omgezet in een geluidproductieplafond die de activiteiten op het gezoneerde industrieterrein incl. het nestgeluid bevatten. Om die reden is de mogelijkheid opgenomen om bij de eerste vaststelling de huidige zones 'op te hogen' met het aanwezige nestgeluid. Deze eerste vaststelling hoeft niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor de geluidbelasting op gevels van woningen, omdat er sprake is van geluid dat al aanwezig is. Bij de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw, moet rekening gehouden worden met de vastgestelde geluidproductieplafonds en moet wanneer de ontwikkeling plaatsvindt in een gebied waar sprake is van overlap van geluidproductieplafonds voor één geluidbronsort, zoals voor industrielawaai, rekening gehouden worden met alle aanwezige plafonds (de 'optelling'). Tenslotte betreft de beoordeling van het geluidniveau in woningen in de nieuwe situatie een toets aan grenswaarden, waarbij het gecumuleerde geluid van alle relevante bronnen wordt betrokken. De regionale overheden (PZH, gemeenten Rotterdam en Schiedam) en het Havenbedrijf Rotterdam hebben bestuurlijk bij de betrokken departementen (I&W, EZK, BZK) aandacht gevraagd voor de consequenties van deze nieuwe juridische kaders.

Het vaststellen van de nieuwe geluidproductieplafonds voor de Rotterdamse haven is de bevoegdheid van de gemeente Rotterdam. Bij eerste vaststelling daarvan vindt geen afweging plaats tussen beschermen en benutten van de leefomgeving. Bij toekomstige besluiten is dit wel het geval. Als met het oog op mogelijke nieuwe ontwikkelingen de geluidplafonds in de toekomst te laag worden vastgesteld, zal de Rotterdamse haven beperkingen ervaren bij het realiseren van de gewenste transitie. Als de plafonds te hoog worden

vastgesteld, zal de realisatie van de woningbouwopgave en realisatie van een attractieve regio beperkingen ervaren. Het vinden van de nieuwe balans en regelruimte om deze in de tijd te realiseren is de uitdaging van dit project. De totstandkoming van een dergelijke aanpak vereist tijd en inzet van I&W, BZK, gemeente Rotterdam, PZH, HbR, DCMR en ook de samenwerking met het bedrijfsleven en de regiogemeenten.

Actiepunten:

- Uitvoeren van een gezamenlijke verkenning door vertegenwoordigers van I&W, BZK, gemeente Rotterdam, PZH, HbR en DCMR. Om alle partijen op hetzelfde kennisniveau inzake het geluidmanagement in de regio Rijnmond te brengen is van belang om de resultaten van het Programma Actualisatie Geluidmanagement (PAG) dat de afgelopen 2 jaar is uitgevoerd, met elkaar te bespreken. Tevens is van belang om met elkaar goed te begrijpen wat de eisen vanuit de Omgevingswet zijn, welke impact deze hebben op de ontwikkelingen in de haven en omgeving en welke mogelijkheden er zijn voor een goede transitie naar de nieuwe balans. De resultaten van de gezamenlijke verkenning worden meegenomen in de actiepunten die hieronder beschreven zijn.
- In het kader van het Facetbestemmingsplan Geluid haven (FBG) worden nadere analyses uitgevoerd, waarbij specifiek ingezoomd wordt op de locaties waar nu of in de toekomst een tekort aan geluidruimte dreigt. Het toevoegen van nestgeluid zou niet tot een extra tekort moeten leiden, omdat het geluid zowel aan de bronzijde als aan de zijde van de geluidproductieplafonds wordt toegevoegd. Vervolgens wordt in beeld gebracht welke maatregelen zowel in de haven als in de omgeving denkbaar zijn om deze knelpunten op te lossen.
- In het kader van bovenstaande actie zal ook in beeld gebracht worden wat de situaties zijn waarin en bij welke besluiten in de toekomst bij bestaande en nieuwe woningen een probleem zou kunnen optreden, en welke oplossingsrichtingen er dan zijn.
- Voor de keuze van mogelijke oplossingsrichtingen zal een afwegingskader opgesteld moeten worden, waarin naast milieukundige criteria in ieder geval ook criteria op het gebied van economie/werkgelegenheid, woningbouw, innovatie/techniek en gezondheid een rol spelen. De oplossingsrichtingen zullen we vervolgens met elkaar moeten bespreken incl. wie welke rol en verantwoordelijkheden heeft t.a.v. het treffen van maatregelen, hoe we met de financiële consequenties om gaan en de oplossingsrichtingen gaan uitvoeren.
- De uiteindelijke keuze zal o.a. verankerd moeten worden in het FBG en het (nieuwe) convenant met de regiogemeenten inzake het geluidmanagement in de regio. Het FBG zal als basis fungeren voor de nieuwe geluidproductieplafonds van het Rotterdamse haven- en industriegebied.
- Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het tenslotte van belang om met elkaar interim (werk)afspraken vast te leggen en te hanteren bij ontwikkelingen in de haven en de omgeving om nieuwe knelpunten en overlastsituaties te voorkomen.

4. Meerwaarde Plan van Aanpak

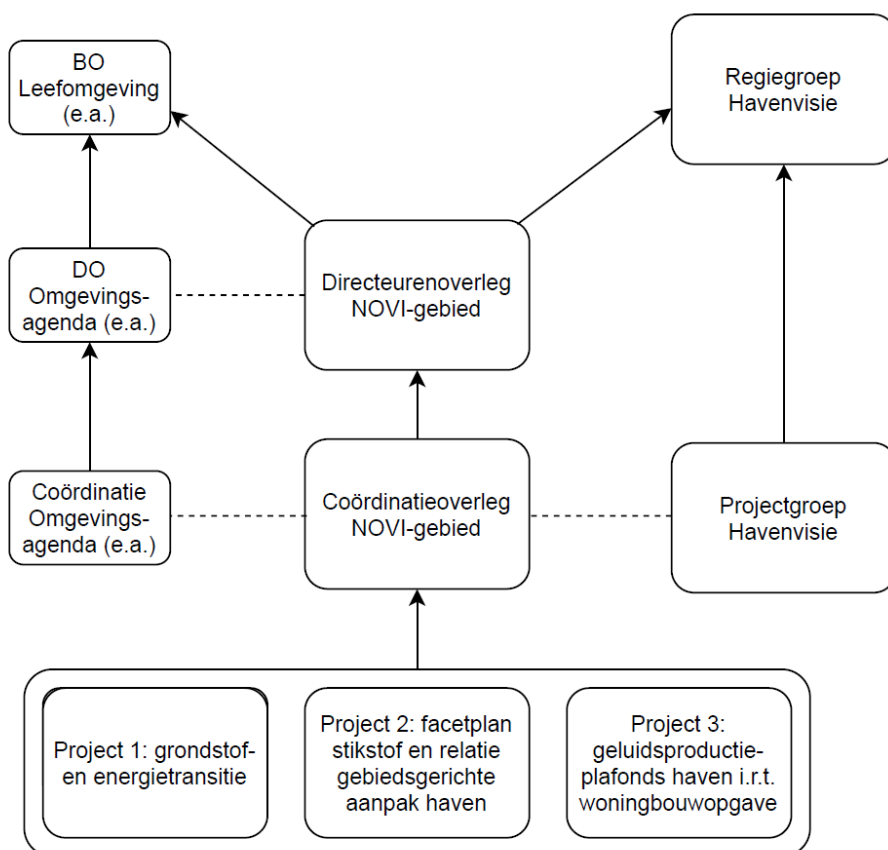
De meerwaarde van de status van NOVI-gebied kan worden gevonden door:

- Het onderstrepen van het nationale belang van de ontwikkelopgaven van het Rotterdamse havengebied. De betrokken partijen spreken expliciet hun commitment uit aan de ambitie en doelen voor dit gebied. Bevestiging van het belang en de urgentie van beschreven opgaven is een noodzakelijke voorwaarde voor het bundelen van krachten, het ontwikkelen van een doelgerichte aanpak en een versnelling in uitvoeringstrajecten.
- Vanuit de gedeelde visie op het Rotterdamse havengebied in het ruimtelijke domein met een afgestemde governance een aanjaagfunctie te vervullen gericht op lopende en nieuwe projecten en procedures, zoals:

- o Een gebiedsgerichte afstemming van onderzoek, initiatieven en ontwikkelingen; door koppeling van inhoud en besluitvorming;
- o Een meer integrale aanpak. Besluitvorming op het gebied van geluid heeft directe consequenties voor de mogelijkheden van ruimtelijke ontwikkelingen in de stikstof-aanpak en v.v.; idem ten aanzien van het risicobeleid. Het NOVI-gebied fungeert als platform om juist deze interactie tussen sectorale beleidsvelden met elkaar te bespreken en knelpunten op te lossen.
- o Een versnelling van de benodigde besluitvorming, gericht op bijv. (her)bestemming of uitbreiding van activiteiten in het haven- en industriegebied in relatie tot de directe omgeving, zoals bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe infrastructuur in relatie tot de klimaatopgaven;
- o De mogelijkheid tot koppeling (inhoudelijk en in de tijd) van financieringsbronnen bij regio en Rijk c.q. extra financiële inzet.
- o Vergunningverlening onder de Omgevingswet met duidelijkheid over ieders rol en verantwoordelijkheden in dit kader, ook naar andere partijen in de regio en het achterland.

5. Aanpak en governance

De aanpak voor het NOVI-gebied transitie Rotterdamse haven is er primair op gericht om vanuit een overzicht op de complexiteit van opgaven en structuren te prioriteren, te verbinden en aan te jagen. De aanpak is complementair aan de uitvoeringsstructuur van de Havenvisie Rotterdam met name door de bestaande omissie van een directeurenoverleg op te vullen. In figuur 3 is het voorstel voor de governance van het NOVI-gebied weergegeven.



Figuur 3: Voorstel voor governance van het NOVI-gebied

De Regiegroep Havenvisie heeft aangegeven welke ruimtelijke opgaven op dit moment het meest urgent zijn voor de uitvoering van de Havenvisie. Drie projecten (zie paragraaf 3) worden als eerste opgepakt. Deze projecten verschillen naar aard, omvang en complexiteit. Per project is of wordt een projectgroep samengesteld die:

- De probleemstelling formuleert
- De doelstelling concretiseert
- Rollen en verantwoordelijkheden definieert
- Oplossingsrichtingen inventariseert
- En besluitvorming organiseert

In het coördinatieoverleg NOVI-gebied, bestaande uit vertegenwoordigers van I&W, BZK, EZK, gemeente Rotterdam, PZH en HbR, wordt de onderlinge samenhang van de projecten beoordeeld en wordt de besluitvorming in het Directeurenoverleg NOVI-gebied (DO NOVI) voorbereid. Het DO NOVI is het voorportaal voor de besprekingen van NOVI in de Regiegroep Havenvisie, kan ook agenderen richting (voorportalen van) Bestuurlijke Overleggen zoals het BO Leefomgeving, en zal meegenomen worden in de ruimtelijke ontwikkelingen in de haven (en de omgeving). Om in het DO NOVI-gebied Rotterdam de projecten in onderlinge samenhang te kunnen beoordelen en lastige besluiten goed voor te kunnen bereiden, is het noodzakelijk dat de directeuren in het overleg voldoende inhoudelijke kennis hebben of dit middels de inbreng vanuit collega's organiseren. Het DO NOVI bestaat uit de volgende vertegenwoordigers:

- I&W/Maritieme Zaken: Adriaan Zeillemaker (plv directeur Maritieme Zaken; voorzitter DO NOVI-gebied Rotterdam) en Wouter Pietersma (coördinerend beleidsmedewerker)
- I&W/Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie: Joris Geurts van Kessel (afdelingshoofd Luchtkwaliteit en Geluid) en Hans Herremans (beleidsmedewerker Lucht en Geluid)
- BZK: Vincent van der Werff (directeur Uitvoering Nationale Omgevingsvisie)
- Gemeente Rotterdam: Monique van Buul (directeur Stedelijke Inrichting), Liese Vonk (afdelingshoofd Ruimte en Wonen)
- Provincie Zuid-Holland: Alex Veldhof (afdelingshoofd Ruimte, Wonen, Bodem)
- HbR: Eric van der Schans (Director Environmental Management), Resianne Dekker (Manager Policy & Planning) en Wouter Bredemeijer (adviseur; secretaris DO NOVI)
- DCMR: Jacqueline Lamé (directielid DCMR)

De Regiegroep Havenvisie is het platform waar op bestuurs-/hoog ambtelijk niveau over het NOVI-gebied wordt gesproken. Voorts zijn er besluiten die worden afgewogen c.q. genomen in daarvoor ingerichte Bestuurlijke Overleggen (zoals BO Leefomgeving) of door de verantwoordelijk bewindspersonen/bestuurders (bijvoorbeeld de Staatssecretaris van IenW aangaande geluidregelgeving). De reguliere voortgang van de NOVI-gebiedsaanpak wordt tevens periodiek besproken in de Projectgroep Havenvisie (bestaande uit vertegenwoordigers van I&W, EZK, BZK, PZH, gemeente Rotterdam, Deltalinqs, HbR en DCMR). De Projectgroep zorgt ook voor de voorbereiding van de Regiegroep Havenvisie.

Stakeholders / Omgevingsmanagement

De uitvoering van het NOVI-gebied vindt niet alleen in goede samenwerking met de bovengenoemde partijen plaats, maar wordt ook periodiek besproken met de partners in de regio in het kader van de duurzame dialoog en het Rijnmondberaad. In het Rijnmondberaad wordt samengewerkt door vertegenwoordigers van gemeenten uit de regio, PZH, GGD, VRR, DCMR, HbR, waterschappen en RWS ten behoeve van de implementatie van de Omgevingswet. In dit gremium zal nader worden besproken in hoeverre en op welke wijze deze partijen betrokken kunnen en willen worden bij de uitvoering van het NOVI-gebied. In project 2 is aanvullend de Zuid-Hollandse Natuur- en Milieufederatie betrokken.

6. Mijlpalen / planning

Voor de projecten 'Geluidproductieplafonds haven- en industriegebied i.r.t. woningbouwopgave regio' en 'facetplan stikstof' zijn de diverse stappen en bijbehorende mijlpalen bekend resp. is al een gezamenlijk projectplan opgesteld. Het project grondstof- en energietransitie zal begin 2021 nader worden vormgegeven. Voor dit project betreft onderstaande een voorlopige inschatting.

Project 1: grondstof- en energietransitie

Voor de ontwikkeling van nieuw risicobeleid voor de energietransitie is het van belang dat bestaande initiatieven in samenhang worden gebracht en dat er voor de nog niet geadresseerde vraagstukken projectteams en -plannen komen. Dat leidt tot het volgende beeld:

Activiteiten / producten	Planning
Inventarisatie van bestaande projecten	Februari – Maart 2021
Samenstellen projectteam, start projectteam en nadere uitwerking van de beoogde afstemming: <ul style="list-style-type: none">Gezamenlijk uitwerken van benodigd risicobeleid (incl. de vertaalslag naar aandachtsgebieden) ter stimulering en ondersteuning van de energietransitie, gericht op uitvoerbaarheid en implementatie in en rond de haven.Opstellen projectplan voor de aanpak van het benodigde risicobeleid en de eerdergenoemde coördinatie, afstemming en/of ontwikkeling van initiatieven	April – Mei 2021
Samenstelling teams voor nog niet gestarte deelprojecten, uitwerking van deelplannen	Mei – Juni 2021
Uitvoeren werkzaamheden en bespreken mogelijke oplossingsrichtingen bij eventuele knelpunten en wie welke rol en verantwoordelijkheden heeft t.a.v. het treffen van maatregelen incl. financiële consequenties	Juni – December 2021
Gezamenlijke besluitvorming t.a.v. oplossingsrichtingen	Q1 2022

Project 2: facetplan stikstof

De oplevering van de diverse benodigde producten en bijbehorende besluitvorming moet in korte tijd plaatsvinden om de deadline van de terinzagelegging in december 2021 te halen. Daarentegen is het halen van de planning ook afhankelijk van de gebiedsgerichte aanpak van de provincie en de landelijke aanpak van het rijk. Onderstaande betreft om die reden een inschatting.

Activiteiten / producten	Planning
Deelproject 'analyse depositiebijdrage Maasvlakte 2' afgestemd met de gebiedsgerichte aanpak van PZH <ul style="list-style-type: none">Formuleren en vaststellen uitgangspunten berekeningenUitvoeren AERIUS-berekeningenOpleveren inzichten t.a.v. resterende mitigatie / compensatie-opgave t.b.v. passende beoordeling	November 2020 – maart 2021 Maart – mei 2021
Deelproject 'stikstofruimte': inventarisatie mogelijkheden interne en externe saldering en aanvullende gebiedsgerichte maatregelen	November 2020 – april 2021

Deelproject 'mogelijkheden en governance stikstofbank' en ontwikkeling informatieobject stikstofdepositie	December 2020 – april 2021
Planproducten facetplan stikstof:	
<ul style="list-style-type: none"> • Advies inzake MER, NRD, m.e.r.(-beoordeling) en passende beoordeling 	Februari – augustus 2021
<ul style="list-style-type: none"> • Concept ontwerp-facetplan stikstof t.b.v. vooroverleg 	september 2021
<ul style="list-style-type: none"> • besluitvorming terinzagelegging facetplan stikstof 	december 2021
<ul style="list-style-type: none"> • vaststelling facetplan stikstof door gemeenteraad 	Q2 2022
Monitoring- en evaluatieprogramma stikstof: uitwerking n.a.v. het MER of de planregels tot een programma	Q2 2022

Project 3: Geluidproductieplafonds haven- en industriegebied i.r.t. woningbouwopgave regio

Dit project start met een gezamenlijke verkenning van Rijk en regio. Deze resultaten kunnen een impact hebben op de activiteiten en vervolgens ook op de mijlpalen in dit project. Onderstaande overzicht betreft om die reden een inschatting.

Activiteiten / producten	Planning / mijlpalen
Gezamenlijke verkenning Rijk en regio van de problematiek en principes voor het verdelingsvraagstuk	<ul style="list-style-type: none"> • Presentatie tussenstand in DO NOVI maart 2021 • Oplevering resultaten april/mei 2021
Facetbestemmingsplan Geluid haven (FBG): <ul style="list-style-type: none"> • nadere analyses geluidproblematiek • nadere analyses potentiële maatregelen in de haven en omgeving en voorbereiding advies oplossingsrichtingen • afstemming regiogemeenten en stakeholders • samenvatting voorkeursalternatief (VKA) • oplevering MER en planregels bestemmingsplan, en (nieuw) convenant regio 	<ul style="list-style-type: none"> • oplevering analyses geluidproblematiek april 2021 • besluitvorming VKA juli-aug 2021 • vooroverleg en advies Cie m.e.r. september - oktober 2021 • terinzagelegging ontwerp-FBG met bijbehorende stukken december 2021 • vaststelling FBG door gemeenteraad in Q2 2022
Vooruitlopend op het FBG/geluidproductieplafonds: interim (werk)afspraken t.b.v. ontwikkelingen in de haven en de omgeving om nieuwe knelpunten en overlastsituaties te voorkomen	Juni: bepalen impact nadere analyse FBG op werkwijze en nadere afstemming regiogemeenten
Vertaalslag FBG naar de nieuwe geluidproductieplafonds voor het Rotterdamse haven- en industriegebied. ³	Start na inwerkingtreding Omgevingswet en vaststelling FBG in 2022

7. Uitvoering

Toelichting: een eerste indicatie van de proceskosten (capaciteit en middelen) van de uitvoering van het plan van aanpak. Investeringskosten horen hier niet bij, die worden aan concrete projecten gekoppeld.

³ Deze activiteit bestaat uit drie onderdelen, te weten (1) eerste vaststelling op grond van artikel 12.2 Bkl met toevoeging van nestgeluid, (2) een eventuele verhoging met toepassing van artikel 3.35 Bkl en (3) een eventuele verlaging van de onder 1 bedoelde geluidsproductieplafonds in het geval dat met het oog op de industriële activiteiten mogelijk en gezien de woningbouwplannen wenselijk is.

Voor de projecten 'Geluidproductieplafonds haven- en industriegebied i.r.t. woningbouwopgave regio' en 'facetplan stikstof' zijn de diverse stappen en bijbehorende mijlpalen bekend resp. is al een gezamenlijk projectplan opgesteld. Het project grondstof- en energietransitie zal begin 2021 nader worden vormgegeven. Voor dit project betreft onderstaande een voorlopige inschatting.

Project 1: grondstof- en energietransitie

Vertegenwoordigers van Rijk en regio formeren een projectgroep waarin de trekkers van de verschillende beleidsprojecten deelnemen (in ieder geval HbR, EZK, I&W, Provincie Zuid Holland en de Gemeente Rotterdam). De intentie is dat waar mogelijk aangesloten wordt bij bestaande landelijke en regionale projecten, waarbij NOVI zich richt op pilots, implementatie en praktische uitvoering en in en rond het havengebied. Voor de nog niet gestarte onderdelen moet nog worden bepaald welke organisatie daarin het voortouw neemt. Beperkt budget voor de begeleiding en ondersteuning van deze projectgroep lijkt wenselijk. De uitwerking van het benodigde budget wordt in het nog op te stellen projectplan meegenomen.

Project 2: facetplan stikstof

De projectgroep FPS komt 1x per maand bijeen. Tevens is een klein kernteam ingericht dat wekelijks bijeenkomt en o.a. de aansturing van de externe adviesbureaus zal verzorgen. HbR voert, namens de partijen, het projectmanagement en treedt als opdrachtgever richting externe adviesbureaus op. De samenstelling van het projectteam is zo gekozen dat de benodigde expertise beschikbaar is en draagvlak voor het proces wordt gecreëerd. De projectleider zorgt voor de dagelijkse aansturing van het project, het bewaken van de planning en kwaliteit en wordt hierin ondersteund door een externe procesmanager. De overige projectteamleden zorgen voor inhoudelijke inbreng, de kwaliteit van producten en het actief informeren van hun achterban. Het projectteam is gezamenlijk verantwoordelijk voor het informeren van het management en de voorbereiding van de besluitvorming. Alle projectteamleden worden betrokken bij de review van geproduceerde stukken. Waar nodig zullen ook aanvullend specialisten van de verschillende organisaties worden ingeschakeld.

De inzet van de eigen medewerkers in het projectteam is voor eigen rekening van de betrokken partijen. Ter ondersteuning van dit traject wordt zowel voor generieke als specialistische kennis externe ondersteuning ingeschakeld. Zo is voor het opstellen van de passende beoordeling en het milieueffectrapport middels een aanbestedingstraject een extern adviesbureau ingeschakeld. Tevens wordt overwogen een externe procesmanager en extern adviseur ter ondersteuning van de uitwerking van de planregels in te huren. Het projectteam zorgt gezamenlijk voor de opdrachtschrijving. Vooralsnog worden de kosten ingeschat op €420.000,-. Dit betreft €300.000 aan kosten voor de planproducten en bijbehorende onderbouwing, €40.000 aan juridische ondersteuning en €80.000 voor ondersteuning door een projectsecretaris.

De kosten voor de ontwikkeling van de stikstofbank (incl. informatieobject) en voor aanvullende maatregelen om voldoende stikstofruimte (saldo op de bank) te realiseren en de kosten voor monitoring en evaluatie zijn nog niet bekend en worden in de verdere uitwerking van het project nader in beeld gebracht.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de overall projectkosten sterk afhankelijk zijn van het aanwezige draagvlak bij bestuurders en de daadwerkelijk benodigde onderzoeksinspanning. Tevens wordt er van uitgegaan dat door de goede samenwerking van de partijen gebruik kan worden gemaakt van de informatie (en maatregelen) van de provincie en het rijk dat in het kader van de gebiedsgerichte aanpak resp. landelijke aanpak wordt verzameld of ontwikkeld.

Project 3: Geluidproductieplafonds haven- en industriegebied i.r.t. woningbouwopgave regio

Voor het uitvoeren van de gezamenlijke verkenning is een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Rijk, gemeente Rotterdam, PZH, DCMR en HbR samengesteld. De inzet van de eigen medewerkers in de werkgroep is voor eigen rekening van de betrokken partijen.

Voor de specifieke FBG-werkzaamheden is een projectteam bestaande uit vertegenwoordigers van gemeente Rotterdam, HbR, DCMR en PZH samengesteld. Dit team komt wekelijks bij elkaar. De gemiddelde tijdsbesteding per week bedraagt zo'n 36 uur door HbR, 12 uur door de gemeente Rotterdam, 12 uur door DCMR en 2 uur door PZH. Aanvullend worden experts vanuit de organisaties ingezet. Ook voor deze werkzaamheden geldt dat de inzet van de eigen medewerkers voor eigen rekening van de betrokken partijen is. Het Havenbedrijf Rotterdam voert het projectmanagement uit en treedt op als opdrachtgever richting externe adviesbureaus.

Een deel van de FBG-activiteiten is reeds in 2020 uitgevoerd. Dit betreft o.a. het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in het kader van de m.e.r.. Tevens is gestart met het opstellen van een MER. Voor beide trajecten is externe ondersteuning ingeschakeld. In 2021 worden de resterende kosten ingeschat op €363.600,-. Dit betreft kosten voor het afronden van het MER inclusief de ontwikkeling van een 3D-model voor het berekenen van de geluidbelasting op de diverse woningen (€170.000,-), kosten voor juridische ondersteuning (€100.000,-) en kosten voor het omgevingsmanagement (€93.600,-). De kosten voor de benodigde maatregelen om knelpunten op te lossen, voor eventuele aanvullende bronmetingen van afgemeerde schepen en voor monitoring en evaluatie zijn nog niet bekend en worden in de verdere uitwerking van het project nader in beeld gebracht.

Regionale Investeringsagenda

De Minister van BZK heeft in overleg met de Tweede Kamer, tijdens de behandeling van de Nationale Omgevingsvisie, toegezegd dat onderzocht zal worden of het opstellen van een regionale Investeringsagenda kan bijdragen aan het (sneller) realiseren van de opgaven in een regio. Een regionale investeringsagenda is een nieuw instrument dat investeringsstromen /investeringsprogramma's van stakeholders 'bundelt' en een meer efficiënte inzet van middelen bevordert. In overleg met de deelnemende partijen van Rijk en regio zal een inventarisatie plaatsvinden van huidige en geplande investeringen in het Rotterdamse haven- en industriegebied die direct zijn gericht op het realiseren van de in dit plan van aanpak beschreven doelen. Vervolgens zal worden bepaald of en hoe door 'bundeling' van investeringen voordelen kunnen worden behaald.